



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS

202510017069201

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., diciembre 26 de 2025

Señor(a)

DAVID ANDRES GIRALDO UMBARILA

Concejo De Bogota

Calle 36 28a 41

Email: correspondencia@concejobogota.gov.co-comisiondelplan@concejobogota.gov.co,
Bogota - D.C.

CONCEJO DE BOGOTÁ 26-12-2025 02:54:31

2025ER35380 O 1 Fol:1 Anex:0

ORIGEN: SECRETARIA DE MOVILIDAD/#CLAUDIA ANDREA DIAZ ACOSTA

DESTINO: COMISION 1º PERM. PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENT

ASUNTO: RESPUESTA A LA PROPOSICION 1430 DE 2025

OBS: RAD. 202510017069201

REF: Respuesta Proposición 1430-2025

Respetado Doctor Giraldo

En atención a la proposición del asunto, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) envía respuesta del cuestionario en el marco de sus competencias:

1. ¿El Plan Distrital de Seguridad Vial a 2035 contempla estrategias o acciones basadas en economía del comportamiento (nudges) para reducir la siniestralidad y promover comportamientos viales seguros?

El Plan Distrital de Seguridad Vial - PDSV, adoptado mediante el Decreto Distrital 494 de 2023, está vigente desde el 2023 y hasta el 2032. La meta establecida es “reducir en un 50% el número de víctimas fallecidas (indicador a 30 días) en siniestros viales para el año 2032, tomando como base la cifra definitiva del año 2022”¹ y, para lograrlo, se estructuró bajo el enfoque de sistema seguro.

Dicho enfoque, parte del reconocimiento de que las personas cometen errores y que el sistema de movilidad debe estar diseñado para que esos errores no deriven en muertes o lesiones graves. De esta forma, la responsabilidad de la seguridad vial no recae únicamente en el comportamiento individual, sino también en la interacción entre usuarios, infraestructura, vehículos, velocidades, las normas y su cumplimiento, y la gestión institucional. Por ello, el PDSV se compone de 8 ejes estratégicos que orientan 18 programas y 35 acciones para mejorar la seguridad vial, estos ejes son: velocidades seguras, vehículos seguros, infraestructura vial segura, cultura de movilidad segura, cumplimiento de normas, atención a víctimas de siniestros viales, gobernanza y gestión del conocimiento.

¹ Decreto Distrital 494 de 2023 “Por medio del cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 y se dictan otras disposiciones”

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

PA01-PR15-MD01 V4.0

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



El Plan reconoce el comportamiento humano como un factor determinante del riesgo vial e incorpora acciones orientadas a influir en la toma de decisiones de los actores viales a través de la gestión de la velocidad, el diseño y señalización de la infraestructura, la pedagogía y las comunicaciones estratégicas, así como el control y cumplimiento normativo.

En este sentido, el enfoque conductual se desarrolla de manera transversal dentro de los ejes del PDSV, sus componentes estratégicos permiten y favorecen la incorporación de herramientas propias de la economía del comportamiento durante la implementación de las acciones del Plan cuando se considere oportuno, en coherencia con los principios del Sistema Seguro y el objetivo de reducir muertes y lesiones graves en las vías de Bogotá.

2. ¿Qué programas, proyectos o campañas en ejecución incluyen enfoques de modificación conductual no coercitiva, tales como intervenciones urbanas, señalización persuasiva o mensajes conductuales con corte diciembre de 2025?

En el marco del proyecto de inversión 7980, denominado *“Implementación de Intervenciones integrales de cultura, comunicación y pedagogía para la movilidad segura en Bogotá D.C.”*, se contempla la implementación de intervenciones integrales estructuradas en tres ejes estratégicos.

El primer eje corresponde a la comunicación intensificada, tanto a nivel interno como externo, orientada a mitigar la desinformación ciudadana y a fortalecer la toma de decisiones conscientes e informadas en materia de movilidad.

El segundo eje se enfoca en el diseño e implementación de estrategias de Cultura para la Movilidad, con el propósito de incrementar la percepción de los factores de riesgo, promover la apropiación del espacio público como bien colectivo y fortalecer el conocimiento de los distintos actores viales en normatividad y seguridad vial.

Finalmente, el tercer eje comprende la promoción pedagógica y la educación vial, mediante acciones que buscan transformar percepciones, imaginarios e ideas erróneas sobre la seguridad vial, incentivando la disposición voluntaria y consciente de la ciudadanía a cumplir las normas para proteger su vida y la de los demás actores viales.

Por otra parte, las acciones previstas en materia de señalización se enmarcan dentro de las metas establecidas en el Plan Distrital de Desarrollo 2024–2027, a través de los proyectos de inversión 7998 *“Fortalecimiento de la red de Cicloinfraestructura de la ciudad de Bogotá D.C.”* y 8000 *“Fortalecimiento del sistema de Señalización para la movilidad*





enfocada en la mejora de la seguridad vial en Bogotá D.C.". Estos proyectos contemplan acciones orientadas a mejorar la seguridad vial mediante adecuaciones en los elementos de transporte asociados a la señalización y a la movilidad segura.

Dichas acciones son ejecutadas a través de los contratos efectuados por medio del proceso licitatorio SDM-LP-95-2024 el cual tiene por objeto: "REALIZAR ACTIVIDADES INHERENTES AL SUMINISTRO E IMPLEMENTACIÓN DE ELEMENTOS DE SEÑALIZACIÓN Y DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD VIAL EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.", para las vigencias 2024-2027.

A continuación se presenta un resumen de los contratos de señalización que se ejecutarán en el periodo de la presente administración (2024-2027). Este compendio incluye el presupuesto asignado a cada una de las siete zonas en las que está dividida la ciudad de Bogotá, para la ejecución de actividades de señalización.

Tabla No. 1 Contratos suscritos en la vigencia 2024-2027

PROCESO	ZONA NORTE-ORIENTE	ZONA NORTE-CENTRO	ZONA OCCIDENTE	ZONA CENTRO SUR	ZONA OCCIDENTE-SUR	ZONA SUR-OCCIDENTE	ZONA SUR-ORIENTE
MODALIDAD DE SELECCIÓN	Licitación pública (Obra pública)						
OBJETO	"REALIZAR ACTIVIDADES INHERENTES AL SUMINISTRO E IMPLEMENTACIÓN DE ELEMENTOS DE SEÑALIZACIÓN Y DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD VIAL EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C." ZONA NOR-ORIENTE."						
	PRESUPUESTO OFICIAL DEL PROYECTO OBRA : \$131.400.313.996						
PRESUPUESTO OFICIAL							
(POR ZONA)	\$ 18.771.473.428	\$ 18.771.473.428	\$ 18.771.473.428	\$ 18.771.473.428	\$ 18.771.473.428	\$ 18.771.473.428	\$ 18.771.473.428
NÚMERO DEL CONTRATO	2024-3647	2024-3648	2024-3649	2024-3650	2024-3652	2024-3651	2024-3653
EMPRESA CONTRATISTA	C. SEÑALIZANDO BOGOTÁ GYP-2024	UT VIAS SEGURA'S	CONSORCIO MOVILIDAD INTEGRAL	CONSORCIO SEG VIAL BOGOTÁ	CONSORCIO SEÑALIZAR BOGOTÁ 2025	CONSORCIO SEGURVIAL BOGOTÁ	UTES2024
	PRESUPUESTO OFICIAL DEL PROYECTO INTERVENTORIA: \$37.807.647.647						

3

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020



PROCESO	ZONA NORTE-ORIENTE	ZONA NORTE-CENTRO	ZONA OCCIDENTE	ZONA CENTRO SUR	ZONA OCCIDENTE-SUR	ZONA SUR-OCCIDENTE	ZONA SUR-ORIENTE
PRESUPUESTO OFICIAL							
(POR ZONA)	\$ 5.401.092.458	\$ 5.401.092.458	\$ 5.401.092.458	\$ 5.401.092.458	\$ 5.401.092.458	\$ 5.401.092.458	\$ 5.401.092.458
CONTRATO DE INTERVENTORIA (Concurso de méritos SDM-CMA-116-2024)	2024-3645 VELNEC S.A.	2024-3663 CONSORCIO SEÑALIZACION CCI	2024-3664 CONSORCIO DIPROY	2024-3665 Consortio Intervial IP	2024-3667 CONSORCIO INTEROBRAS POSSO-ALDEIC	2024-3666 CONSORCIO SEGURIDAD CAPITAL 24-27	2024-3668 JOYCO S.A.S BIC

La programación de recursos del Proyecto de Inversión 8000, se encuentra para consulta en el siguiente enlace: <https://www.movilidadbogota.gov.co/planes-de-accion-anual> .

La Secretaría Distrital de Movilidad ha diseñado e implementado proyectos de urbanismo táctico en los cuales se incorporan enfoques de modificación conductual no coercitiva, orientados a promover cambios voluntarios en el comportamiento de los usuarios del espacio público. Estas estrategias se materializan principalmente mediante el rediseño del espacio vial y peatonal, con el fin de inducir la reducción de velocidades, el ordenamiento de flujos, la priorización del peatón y del ciclista, así como la mejora de las condiciones de seguridad vial, sin recurrir a medidas sancionatorias.

Con corte 20 de diciembre de 2025, se han implementado 30 intervenciones de urbanismo táctico, las cuales buscan mejorar la experiencia de caminata, optimizar los flujos de movilidad y recuperar espacios públicos subutilizados. Estas intervenciones se desarrollaron en el marco de los programas y proyectos como Plazoletas Bogotá, Barrios Vitales, Proyectos Estratégicos Peatonales, entre otros.

Adicionalmente, a través de los contratos de obra 2025-2991, y de interventoría 2025-3000, se adelanta la instalación de elementos de seguridad vial para la accesibilidad peatonal en el marco del Plan Distrital de Seguridad Vial. Esto tiene como objetivo promover hábitos y comportamientos seguros en la vía y mejorar las condiciones de seguridad vial, especialmente de los usuarios más vulnerables.

Particularmente, la instalación de mallas peatonales y barandas o vallas peatonales, direccionan los flujos peatonales hacia cruces seguros, protegidos, ya sean elevados,



deprimidos o señalizados, contribuyendo a la disminución de conflictos entre peatones, ciclistas y vehículos motorizados.

La disposición de estos elementos desincentiva hábitos de cruce riesgoso, orientando a los usuarios hacia la infraestructura segura, accesible y funcional destinada al cruce peatonal y ciclista.

Asimismo, la entidad adelanta la instalación de elementos tipo bolardo para mejorar las condiciones de accesibilidad a la infraestructura peatonal, favoreciendo la generación de recorridos seguros, que protejan a los peatones y usuarios de la micromovilidad. Lo anterior se realiza en cumplimiento de la Política Pública del Peatón, la cual en uno de sus objetivos requiere *“Mejorar la infraestructura peatonal para que sea accesible, atractiva, cómoda y continua”*, y en concordancia con los lineamientos dispuestos en el Manual de Espacio Público de la Secretaría Distrital de Planeación.

3. ¿Se han desarrollado estudios, diagnósticos o pilotos en Bogotá para evaluar la efectividad de estrategias de nudges o economía del comportamiento en movilidad y cultura ciudadana?

Durante la vigencia 2025 se suscribió un Convenio Interadministrativo con la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte, dentro del cual se contempla como uno de sus productos la elaboración de una línea base que permite identificar y caracterizar las principales problemáticas del sistema de movilidad desde las líneas de movilidad segura, eficiente y sostenible, así como identificar comportamientos críticos que orientarán el diseño de futuras intervenciones enfocadas en el cambio de comportamiento.

Así mismo se ha empezado a medir el efecto comportamental de algunas acciones de la SDM. En particular se ha medido el efecto comportamental de la campaña en contra del mal parqueo, entendida como un nudge que puede impactar comportamientos distintos. La misma lógica se ha usado para evaluar las intervenciones en comunicaciones, como se detalla en el punto 9 de este oficio.

4. ¿Qué entidades distritales o universidades han participado en el diseño o acompañamiento técnico de estas estrategias?

El convenio interadministrativo se está desarrollando con la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte.



5. ¿Cuál ha sido el monto total recaudado anualmente por multas de tránsito, desagregado por tipo de infracción, en especial por exceso de velocidad, durante los últimos dos años?

Lo solicitado se encuentra en los anexos, en el archivo titulado “*Punto 5 Recaudo 2024-2025.xlsx*”.

En lo que respecta al caso específico de exceso de velocidad, el recaudo asociado a dicha infracción se encuentra consignado en la casilla correspondiente al código de infracción C29 – “*Conducir un vehículo a una velocidad superior a la máxima permitida*” dentro del archivo mencionado.

6. ¿Qué porcentaje de los recursos provenientes de sanciones económicas se destina a campañas pedagógicas, educación vial o rediseño de puntos críticos de siniestralidad? ¿Qué valor corresponde al corte 2023 2024 y 2024 2025?

En concordancia con el punto dos de esta solicitud la Secretaría Distrital de Movilidad cuenta con el proyecto de inversión 7980 “*Implementación de intervenciones integrales de cultura, comunicación y pedagogía para la movilidad segura en Bogotá D.C*” a partir de julio de 2024 a la fecha y contó con el proyecto de inversión 7581 “*Fortalecimiento de la comunicación y la cultura para la movilidad como elementos constructivos y pedagógicos del nuevo contrato social en Bogotá*” (2020-2024 mayo), a través de los cuales se implementan diferentes estrategias y acciones de comunicación y cultura para la movilidad a todos los actores viales. Los recursos de este proyecto cuentan con las fuentes multas y derechos de tránsito como se relacionan a continuación:

Tabla No.2 Proyecto de inversión 7581

Año	Presupuesto Proyecto de inversión 7581	Multas	% Multas	Derechos de Tránsito	% Multas
2022 (compromisos)	7.095.388.000	5.747.112.000	81,00%	982.441.000	13,85%
2023 (compromisos)	7.536.717.000	3.194.801.000	42,39%	4.341.916.000	57,61%
2024 (31 Mayo)	3.190.932.288	0	0,00%	3.190.932.288	100%

Fuente: SDM





Tabla No.3 Proyecto de inversión 7980

Año	Presupuesto Proyecto de inversión 7980	Multas	% Multas	Derechos de Tránsito	% Multas
2024 (julio-diciembre)	5.605.469.712	2.790.000.000	49,77%	2.815.469.712	50,23%
2025 (asignado)	10.256.198.005	8.831.442.235	86%	1.424.755.770	14%

Fuente: SDM

7. ¿Existen programas que vinculen a los infractores en procesos pedagógicos o comunitarios orientados a modificar comportamientos de riesgo?

Desde la Secretaría Distrital de Movilidad se desarrollan cursos pedagógicos en seguridad vial, cuyo objetivo es promover el cuidado y la protección de la vida mediante procesos de sensibilización, formación y reflexión orientados a fortalecer comportamientos seguros en la vía y el respeto por la normatividad de tránsito, contribuyendo a la construcción de una cultura vial basada en la corresponsabilidad, la convivencia y el respeto por los demás actores viales.

Es importante precisar que los cursos pedagógicos constituyen una medida prevista en la normatividad vigente y se encuentran reglamentados, entre otras disposiciones, por el **Código Nacional de Tránsito Terrestre – Ley 769 de 2002**, particularmente en lo establecido en su **artículo 136**, modificado por la **Ley 1383 de 2010**, el cual contempla la posibilidad de acceder a beneficios por la reducción del valor de la sanción cuando el infractor asiste y aprueba un curso pedagógico en seguridad vial.

Así mismo, la **Resolución 20203040011355 de 2020 del Ministerio de Transporte** establece los lineamientos, condiciones y contenidos mínimos para la realización de dichos cursos pedagógicos, definiéndolos como un mecanismo educativo y preventivo dirigido exclusivamente a los ciudadanos que, en su condición de actores viales, han incurrido en infracciones a las normas de tránsito y optan voluntariamente por acogerse a este proceso como alternativa dentro del trámite contravencional.

De conformidad con lo dispuesto en la resolución citada, los cursos pedagógicos en seguridad vial deben abordar, como mínimo, las siguientes temáticas:

7

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020





- **Seguridad vial y protección de la vida**, con énfasis en la responsabilidad individual y colectiva en la vía.
- **Normas de tránsito y comportamiento vial**, incluyendo los deberes y obligaciones de los actores viales establecidos en el Código Nacional de Tránsito.
- **Factores de riesgo en la siniestralidad vial**, tales como el exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol o sustancias psicoactivas, la distracción en la conducción y el irrespeto por las señales de tránsito.
- **Consecuencias legales, sociales y humanas de las infracciones de tránsito**, haciendo énfasis en el impacto de estas conductas en la vida, la salud y la convivencia ciudadana.
- **Cultura ciudadana y convivencia vial**, orientada al respeto, la tolerancia y el reconocimiento de los diferentes actores viales.
- **Estadísticas de siniestralidad vial**, como herramienta de sensibilización frente a la magnitud y gravedad de los hechos de tránsito.

La citada resolución también establece aspectos relacionados con la metodología, duración, evaluación y certificación de los cursos, reiterando su carácter pedagógico, preventivo y correctivo, y aclarando que estos no constituyen programas comunitarios abiertos ni estrategias generales de intervención social, sino un mecanismo educativo individual asociado directamente al proceso sancionatorio de tránsito.

En este sentido, si bien los cursos pedagógicos aportan a la modificación de comportamientos de riesgo y al fortalecimiento de la cultura vial, estos se desarrollan dentro del marco estrictamente definido por la normativa nacional, como una medida legal vinculada al régimen sancionatorio del tránsito, orientada a generar conciencia, promover el cumplimiento de la norma y proteger la vida de todos los actores viales.

8. ¿Qué mecanismos utiliza la Secretaría Distrital de Movilidad para hacer seguimiento a la reincidencia de conductores o peatones sancionados y qué acciones preventivas se aplican para evitar la repetición de conductas infractoras?

A manera de seguimiento frente a la reincidencia de peatones o conductores sancionados se cuenta con dos mecanismos, la primera, en virtud del artículo 136 de la Ley 769 de 2002, cuando el ciudadano se presenta en audiencia pública para impugnar la orden de

8

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020



comparendo, la Autoridad de Tránsito procederá a verificar, a través de los sistemas contravencionales de la entidad, la existencia de sanciones impuestas por la comisión de infracciones a las normas de tránsito que se encuentren debidamente ejecutoriadas y en firme. Con base en dicha verificación, se adelantará o no la actuación administrativa pertinente con el fin de establecer si se configura o no la reincidencia, conforme a los criterios establecidos en el artículo 124 del Código Nacional de Tránsito.

De manera oficiosa la Secretaría Distrital de Movilidad, teniendo como herramienta el sistema contravencional FÉNIX efectúa la verificación del historial de comparendos asociados a las cédulas de ciudadanía que presentan esta casuística para proceder a efectuar las correspondientes aperturas de investigación al respecto.

En relación a las acciones preventivas orientadas a evitar la repetición de estas conductas, la entidad complementa el enfoque sancionatorio con estrategias comunicativas, entre las cuales se encuentra la divulgación de piezas de comunicación a través de las redes sociales institucionales y la página web, orientadas a sensibilizar sobre la reincidencia, sus consecuencias y la importancia del cumplimiento de las normas de tránsito.

Algunos enlaces de las publicaciones realizadas en el 2025, son:

Página web: <https://www.movilidadbogota.gov.co/media/492>

Redes sociales:

- <https://www.instagram.com/p/DNDgCBHJCb6/?igsh=MTJqcnVpNGtodTZtNA%3D%3D>
- <https://x.com/SectorMovilidad/status/1955285067560817017>
- <https://x.com/sectormovilidad/status/1965766871673942077?s=48>
- <https://x.com/SectorMovilidad/status/1982477323732681044>

Prensa:

La Entidad emitió tres (3) boletines de prensa sobre el tema, resaltando la labor preventiva, de seguimiento y balance:

- <https://www.movilidadbogota.gov.co/web/noticia/con cultura y control el distrito combate el mal parqueo y recupera el espacio publico>,
- <https://www.movilidadbogota.gov.co/web/noticia/bogota refuerza medidas contra el mal parqueo mas de 200 licencias de conductores>,
- <https://www.movilidadbogota.gov.co/web/noticia/avanza el control al mal parqueo en bogota movilidad presenta nuevo balance>



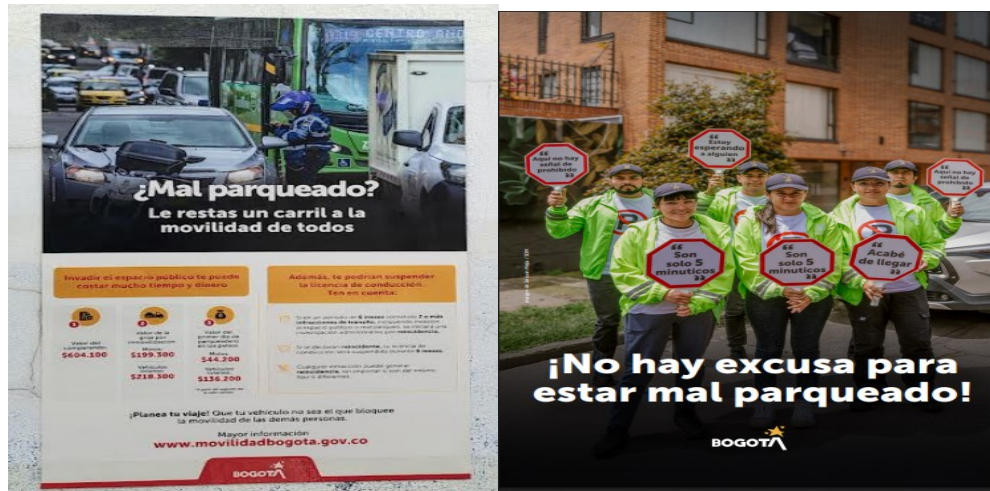
Así mismo, en diferentes medios de comunicación la Secretaría ha hablado de reincidencias en medios como: Canal RCN, Portafolio, INFOBAE, Blu Radio, entre otros.



- Enlaces a algunas publicaciones en medios de comunicación:
<https://www.portafolio.co/negocios/vehiculo/suspension-de-licencias-por-mal-parqueo-en-bogota-supera-las-200-en-2025-632982>,
- <https://www.infobae.com/colombia/2025/07/15/mas-de-33000-conductores-fueron-sancionados-por-mal-parqueo-en-bogota-en-el-primer-semester-de-2025-este-es-el-valor-de-la-multa/>,
- <https://www.bluradio.com/motor/cuando-empieza-a-regir-la-senal-de-prohibido-parquear-antes-o-despues-esto-dice-la-norma-so35>.

Adicionalmente, la Secretaría Distrital de Movilidad ha desarrollado y divulgado un volante y afiche informativo en el que se socializan las sanciones asociadas al mal parqueo en la vía, acompañado de mensajes pedagógicos que invitan a la ciudadanía a no reincidir en conductas infractoras y a cumplir las normas de tránsito.

Estas piezas hacen parte de las acciones de comunicación preventiva, orientadas a generar conciencia sobre las consecuencias del incumplimiento y a promover comportamientos responsables en el uso del espacio público y la movilidad:



Fuente: Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad

Así mismo, cabe mencionar que para el año 2026 la entidad planea iniciar estudios para la elaboración de experimentos comportamentales en materia de seguridad vial que se espera que permitan identificar factores que ayuden a hacer más efectivas las campañas de comunicaciones. Estos experimentos se encuentran en etapa de diseño y, sujeto a disponibilidad presupuestal, se implementarán durante el segundo semestre de 2026.

9. ¿Qué campañas de cultura ciudadana sobre seguridad vial se han implementado entre 2023 y 2025, y cuáles fueron sus objetivos, presupuestos asignados y públicos objetivo con priorización?

En Bogotá, promover un cambio de comportamiento que priorice la movilidad segura y la vida de todas las personas es un objetivo permanente. Por ello, en alianza con la Iniciativa Bloomberg para la Seguridad Vial Mundial (BIGRS) y su socio Vital Strategies, se han desarrollado durante casi una década campañas de comunicaciones.

Estas iniciativas se han diseñado bajo las mejores prácticas internacionales fundamentadas en las recomendaciones de la OPS y la OMS en su guía “Herramientas para las campañas de Seguridad Vial en los medios de difusión masiva”, que han demostrado ser efectivas en el cambio de comportamientos riesgosos en la vía y fortalecer una cultura de movilidad segura.

Las campañas implementadas pueden consultarse en el siguiente enlace:
https://www.movilidadbogota.gov.co/web/movilidad_segura



El objetivo de estas campañas es aumentar la percepción de riesgo frente a los principales factores que generan muertes y lesiones graves en el tránsito, promover el cumplimiento de las normas y fomentar comportamientos seguros por parte de los distintos actores viales, con un enfoque preventivo y de protección de la vida.

En cuanto a los recursos, las campañas que se desarrollan en el marco de la cooperación internacional con la Iniciativa Bloomberg para la Seguridad Vial Mundial (BIGRS) cuentan con apoyo técnico y financiación de BIGRS para los procesos de preproducción, producción y postproducción, mientras que la Secretaría Distrital de Movilidad adelanta la planeación, implementación y ejecución del plan de medios, de conformidad con sus lineamientos institucionales y capacidades operativas.

Respecto a los públicos objetivo, cada año se realiza un ejercicio de planeación estratégica de campaña basado en datos, que permite priorizar los actores viales con mayor nivel de riesgo. Desde 2023, el aumento sostenido de la mortalidad de motociclistas en la ciudad ha llevado a que las campañas enfoquen sus mensajes principalmente en este grupo, sin excluir a otros actores viales, como parte de una estrategia integral de gestión de la seguridad vial.

No más muertes en las vías (2023)

No más muertes en las vías es una campaña estratégica de seguridad vial, que busca hacer un llamado a proteger la vida humana y de los animales en el tránsito, adoptar conductas seguras y cambiar el comportamiento de los ciudadanos con tres mensajes principales:

- Acatar los límites de velocidad.
- No manejar bajo los efectos del alcohol.
- Respetar las normas de tránsito.

La campaña le recuerda a la ciudadanía el principio de la política de Visión Cero el cual indica que ninguna muerte en el tránsito es aceptable, todas son evitables; Esto se realizó a través de estrategias digitales, experienciales y de comunicación.

A través de la campaña se realizaron intervenciones en vía en varias localidades de la ciudad con dos módulos de sensibilización, en donde se invitó a escuchar y reflexionar sobre las historias contadas por familiares de personas que perdieron la vida en un siniestro vial, también en cómo los excesos de velocidad y el no respetar las normas de tránsito, incrementan los siniestros viales en Bogotá, en Colombia y en el mundo entero.

Durante la realización de la campaña entre marzo de 2023 y junio de 2024, se sensibilizó a más de 83.000 ciudadanos con las acciones de pedagogía en vía y con la presencia de la campaña en ferias y eventos realizados con aliados estratégicos.



No tenía que pasar: (2023)

Campaña que buscaba generar conciencia sobre el cuidado de la vida en las vías a través de la narrativa de historias reales. En esta campaña, Tatiana y José David, Olivia, Eucaris, Elicenia y Olmedo, víctimas reales de la siniestralidad vial, comparten la historia de la pérdida de sus esposos, padres e hijos, a bordo de una moto debido al exceso de velocidad. En sus testimonios, los protagonistas relatan lo que significa la ausencia de sus seres queridos para que los usuarios de moto y otros actores viales reflexionen sobre las consecuencias que un siniestro vial puede traer, ya que no importa quién tenga la culpa, el motociclista es más vulnerable porque no tiene una coraza que lo proteja, por eso, los protagonistas de la campaña alzan la voz para mostrar su realidad actual y decirle a los conductores: “estas muertes no tenían que pasar, que no les pase a ustedes (...) sus familias los esperan a salvo en casa”.

Los relatos de la campaña ‘No tenía que pasar’ estaban acompañados por una emotiva canción original. Con estos dos elementos, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, y las alcaldías de Bogotá y Cali, buscaban interpelar a los principales tomadores de riesgo en la vía para que reduzcan la velocidad, el principal factor de riesgo en la vía.

La campaña se realizó gracias a una alianza entre el Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y las Secretarías de Movilidad de Bogotá y Cali, Bloomberg para la Seguridad Vial Mundial (BIGRS), y su socio Vital Strategies.

- <https://www.youtube.com/watch?v=2LQ2myHgs0A>

El exceso de velocidad mata, respeta el límite (2024)

En esta campaña el Dr. Juan Manuel Martínez, cirujano de trauma y emergencia, explicaba por qué la tecnología de las cámaras de fotodetección y los controles en vía son importantes para salvar vidas, ya que a diario, ve morir personas en su sala de cirugía debido al exceso de velocidad. Esta campaña buscaba aumentar la percepción de riesgo de los conductores frente al exceso de velocidad y los invita a respetar el límite establecido.

El exceso de velocidad mata, respeta el límite - Fase 2 (2025)

En 2025, la campaña da continuidad al mensaje central a través de la voz de un agente civil de tránsito, reforzando que el exceso de velocidad es el principal factor de riesgo asociado a muertes y lesiones graves en siniestros viales. Esta fase resalta que la presencia



institucional y los controles en vía no tienen un fin sancionatorio, sino preventivo, y responden a un compromiso por proteger la vida y evitar que más personas mueran o resulten gravemente heridas en las vías de Bogotá, promoviendo el respeto por los límites seguros de velocidad.

Estas actividades se han ejecutado a través de contratos SDM 2026-3617 y 2025-3174 de central de medios. Para el año 2025, la entidad cuenta con el contrato 2025-3174, suscrito con la Empresa de Telecomunicaciones de Bogotá (ETB) S.A. ESP el cual tiene como objeto “Prestar servicios de acceso a espacios de divulgación en medios masivos, comunitarios o alternativos de comunicación, en el marco de la estrategia de comunicación de la SDM conforme a sus intereses y necesidades”, mediante el cual se habilitan estos espacios con el fin de informar a la ciudadanía sobre contenidos de su interés y de competencia de la entidad, ampliando el alcance de la información a divulgar.

Así mismo en concordancia con el punto seis de esta solicitud la SDM ha contado con los proyectos de inversión 7581 *“Fortalecimiento de la comunicación y la cultura para la movilidad como elementos constructivos y pedagógicos del nuevo contrato social en Bogotá”* (hasta el 31 de mayo de 2024) y el proyecto 7980 *“Implementación de intervenciones integrales de cultura, comunicación y pedagogía para la movilidad segura en Bogotá D.C”* a partir de julio de 2024 a la fecha.

Esta campaña se encuentra en proceso de evaluación por medio de encuestas. Dichas encuestas incorporan por primera vez preguntas orientadas a evaluar cambios de comportamiento efectivos y la posibilidad de medir el efecto a largo plazo de las intervenciones. Esto hace parte de los esfuerzos de la SDM por incorporar componentes comportamentales en sus evaluaciones.

10. ¿Qué instrumentos de medición o indicadores de impacto se han usado para evaluar los cambios de comportamiento generados por dichas campañas relacionadas con este tipo de economía?

Las campañas desarrolladas en el marco de la cooperación internacional con la Iniciativa Bloomberg para la Seguridad Vial Mundial, y su aliado estratégico en comunicaciones, Vital Strategies, cuentan con estudios de evaluación post campaña, orientados a medir indicadores de alcance, recordación, comprensión del mensaje y percepciones asociadas al cambio de comportamiento.

Metodología de evaluación:

14

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020





La evaluación se realiza mediante entrevistas cara a cara a conductores seleccionados al azar en puntos de alto tráfico de la ciudad. A modo de referencia, las mediciones para la campaña de 2024 se llevaron a cabo con una muestra de 417 conductores, hombres (51%) y mujeres (49%), usuarios de vehículos de 2 y 4 ruedas, entre los 18 y 55 años.

Como instrumento principal, se emplean encuestas estructuradas, que permiten medir indicadores como:

- Recordación de la campaña (asistida, mediante la exposición a piezas gráficas o audiovisuales).
- Comprensión y claridad del mensaje.
- Aceptación del contenido y percepción de relevancia.
- Identificación de los canales a través de los cuales se recuerda haber visto la campaña.

La selección de la muestra, el periodo de aplicación y los puntos de levantamiento de información se definen con criterios técnicos, buscando representatividad del público priorizado y consistencia metodológica entre campañas.

Estos ejercicios de evaluación parten del reconocimiento, de acuerdo con las mejores prácticas internacionales en seguridad vial, de que las campañas de comunicación, por sí solas, no generan reducciones directas y sostenidas de siniestros o fatalidades. Su efectividad depende de su articulación con medidas complementarias de control, gestión de la velocidad, e intervenciones de infraestructura segura, en el marco del enfoque de sistema seguro. Por ello, la evaluación se enfoca en medir indicadores asociados al cambio de comportamiento, la percepción de riesgo y la comprensión de los mensajes, como insumos para la toma de decisiones dentro de una estrategia integral de seguridad vial.

11. ¿Qué coordinación interinstitucional existe entre la Secretaría Distrital de Movilidad, la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte y la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia para diseñar campañas conjuntas de cultura ciudadana basadas en principios de economía del comportamiento?

La Secretaría Distrital de Movilidad se articula de manera permanente con las diferentes entidades del Distrito con el objetivo de crear campañas que vinculen las diferentes problemáticas de cultura ciudadana asociadas a la movilidad para abordarlas desde las ciencias del comportamiento.



Para la temporada decembrina de 2025, la Secretaría Distrital de Movilidad se articuló con la Secretaría de Cultura para la creación, planeación y puesta en marcha de la campaña “Ni un solo trago si va a manejar”, una campaña que hace un llamado firme y directo a no consumir alcohol si se va a conducir, reforzando decisiones anticipadas como planear el regreso, entregar las llaves y usar transporte seguro.

El objetivo de esta campaña es disminuir los siniestros viales asociados al consumo del alcohol invitando a toda la ciudad a ejercer corresponsabilidad y a no permitir que alguien que ha bebido tome el volante.

12. ¿Qué planes o estrategias futuras contempla la Secretaría Distrital de Movilidad para complementar el enfoque sancionatorio con medidas pedagógicas, tecnológicas o de rediseño urbano que promuevan conductas seguras de manera sostenida?

La Secretaría Distrital de Movilidad contempla el fortalecimiento de sus acciones bajo el enfoque de sistema seguro, el cual reconoce que la protección de la vida en las vías requiere un abordaje integral, basado en evidencia, y la implementación coordinada de medidas de pedagogía, control e infraestructura para promover conductas seguras de manera sostenida.

En este marco, se continuará avanzando en la implementación del Plan de Gestión de la Velocidad (PGV), estructurado con una tríada de acciones interdependientes:

- Comunicación y pedagogía
- Control y gestión en vía
- Medidas de infraestructura.

Estas medidas se priorizan en corredores críticos por siniestralidad vial, lo que ha orientado el tratamiento de vías arteriales con la incorporación de medidas complementarias e innovadoras, ajustadas a las condiciones locales para fortalecer el impacto de las acciones existentes.

En el marco de dicha triada se contemplan las siguientes acciones que complementarán aquellas relacionadas al control y la gestión en vía, estas acciones son:

- Resaltos parabólicos: Se dará continuidad a la estrategia de implementación de resaltos parabólicos como medida para la gestión de la velocidad, proyectando nuevas intervenciones en corredores con alta siniestralidad, como la Av.



Guayacanes (entre la calle 63 sur y calle 43 sur) y la Av. Ciudad de Cali (entre la calle 6d y calle 15).

- Paneles informativos de velocidad: Se plantea como una estrategia orientada a fortalecer la autorregulación del comportamiento de los conductores. Estos dispositivos brindan retroalimentación visual en tiempo real sobre la velocidad de circulación, promoviendo el respeto por los límites establecidos sin un enfoque sancionatorio.

Su implementación se prioriza en tramos de la red arterial con antecedentes de exceso de velocidad y siniestralidad vial, como una medida complementaria al control y alineada con estrategias de comunicación.

- Acciones de cultura para la movilidad y pedagogía: Se continuará con acciones pedagógicas que se encaminan tanto a la apropiación de conocimientos como a la modificación de comportamientos de riesgo, propiciando acciones preventivas y correctivas hacia el cuidado de la vida de todos los actores viales, particularmente los más vulnerables, desarrolladas en espacios como empresas, entidades, instituciones educativas y en vía.

Estas estrategias y acciones se desarrollan de manera articulada y progresiva a través del plan de acción del Plan Distrital de Seguridad Vial (PDSV), el cual define las líneas estratégicas, responsables y mecanismos de seguimiento para la implementación de medidas orientadas a la protección de la vida y a una movilidad más segura y eficiente en la ciudad.

Cordialmente,



Claudia Andrea Diaz Acosta

Secretaria de Despacho

Firma mecánica generada en 26-12-2025 09:54 AM

Aprobó: Clemencia Rojas Arias-Subsecretaría de Gestión Corporativa

Aprobó: Diana Lorena Urrego Garcia-Oficina de Seguridad Vial

Aprobó: Ernesto Gordillo Triana-Dirección de Atención al Ciudadano

Aprobó: Francy Andrea Gutierrez Velandia-Subdirección de Señalización

Aprobó: Giovanni Andrés García Rodríguez-Subdirección de Contravenciones

Aprobó: Giovanni Andrés García Rodríguez-Dirección de Investigaciones Administrativas al Tránsito y Transporte

Aprobó: Jack David Hurtado Casquete-Subdirección de Control de Tránsito y Transporte

17

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

PA01-PR15-MD01 V4.0

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.**



Aprobó: Jhon Alexander Gonzalez Mendoza-Subsecretaría de Gestión de la Movilidad
Aprobó: Jose David Robayo Fonseca-Subdirección Financiera
Aprobó: Juan Camilo Rodríguez Cárdenas-Dirección de Ingeniería de Tránsito
Aprobó: Lilia Milena Castelblanco Cardenas-Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad (e)
Aprobó: Luz Mary Peralta Rodríguez-Dirección Administrativa y Financiera
Aprobó: Nathaly Patiño Gonzalez-Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte
Aprobó: Olga Liliana Pineda Buitrago-Subsecretaría de Servicios a la Ciudadanía
Revisó: Daniel Álvarez - Enlace Concejo 18-12-2025
Gina Salazar - Asesora del Despacho 18-12-2025
Javier Hernández - Hernández López y Asociados 18-12-2025
Mónica Liliana Del Villar - Subdirección Financiera 18-12-2025
William Andres Lobaton Murcia - Subdirección de Señalización 18-12-2025
Daniel Eduardo Rodríguez Toro - Dirección de Atención al Ciudadano 18-12-2025
Elaboró: Laura Romero Santamaría - Oficina de Seguridad Vial 19-12-2025
Cindy García - Oficina de Seguridad Vial 17-12-2025
Valentina Cardenas Echeverry - Oficina de Seguridad Vial 18-12-2025
Claudia Lorena Burbano García - Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad 18-12-2025
Sergio Jiménez Malagón- Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad 18-12-2025
Edna Gutiérrez -Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad 18-12-2025
Milena Castelblanco Cardenas - Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad 18-12-2025
Laura Alejandra Ruiz Patarroyo - Subdirección Financiera 18-12-2025
Diego Alberto Silva Jiménez - Subdirección de Contravenciones 18-12-2025
Paula Andrea Martínez Valcarcel - Subdirección de Señalización 18-12-2025
Rafael Jojoa Villarraga - Dirección de Atención al Ciudadano 18-12-2025
David Fernando Malaver - Subdirección de Control de Tránsito y Transporte 18-12-2025
Zandra Patricia Ramos Chavarro - Dirección de Atención al Ciudadano 18-12-2025
Edna Lisseth Lopez Moreno - Dirección de Ingeniería de Tránsito 18-12-2025
Melissa Parra Sua - Dirección de Ingeniería de Tránsito 18-12-2025
Maria Fernanda Pulido Rincon- Dirección de Ingeniería de Tránsito 18-12-2025
Compiló: Paula Andrea Vargas Torres - Despacho
Anexos https://drive.google.com/drive/folders/1FrHLT4BXoCd900dhln510HHTit7sLP_h?usp=drive_link

